

Iniciativas de planificación territorial transfronteriza en Matamoros-Brownsville (México-Estados Unidos)

Recibido: 7 de febrero de 2014. Aceptado en versión final: 7 de agosto de 2015.

Xavier Oliveras González*

Resumen. En la frontera México-Estados Unidos se han llevado a cabo varias iniciativas transfronterizas de planificación territorial, mayoritariamente entre las conurbaciones transfronterizas. La planificación transfronteriza se ha abordado desde la perspectiva de la construcción institucional; complementaria a ésta, se analizan los imaginarios espaciales en los que se apoya y, a la vez, reproduce. En la región formada por Matamoros, Tamaulipas y Brownsville, Texas, se ha contabilizado un total de seis iniciativas, en las que simultáneamente se da la desactivación de la frontera y la

reproducción de la diferenciación territorial. Ello se refleja en la construcción de una unidad transfronteriza, la segregación de los usos del suelo siguiendo la división fronteriza, en el predominio del desarrollo económico y las infraestructuras de transporte transfronterizas y las relaciones desiguales entre uno y otro lado de la frontera.

Palabras clave: Región transfronteriza, planificación territorial transfronteriza, frontera México-Estados Unidos, imaginarios espaciales.

Initiatives of cross-border regional planning in Matamoros-Brownsville (Mexico-United States)

Abstract. Cross-border regional planning is a recent phenomenon, which its first initiatives date back to 1960s. Currently some experiences have been conducted, most of them in Europe. The weak development of this phenomenon lies on the obstacles and limitations that it has to deal with. Those obstacles derive from the asymmetries between the political and administrative systems, urban and spatial policies, land planning and land uses, etc. on each side of an international border. In a great extent, cross-border planning has been theoretically approached from an institutional construction perspective. However, in this research it has been adopted the symbolic regional construction

perspective that allows to analyze cross-border regional planning through spatial imaginaries. In this sense, cross-border planning is understood as a result of the interaction between regional actors and the social constructed values and meanings (geographical, cultural, social, economic, historical, etc.) given to border and cross-border regions. This investigation pursues, in first place, to determine the spatial imaginaries on which cross-border planning is constructed and, at the same time, the spatial imaginaries that cross-border planning reproduces; in second place, to determine in which way cross-border planning contributes to deactivate the border (deborder) or, on the contrary, to

* Departamento de Estudios Urbanos y Medio Ambiente, El Colegio de la Frontera Norte, Av. Fuentes de Verónica, s/n, Col. Ciudad Industrial, 87499, Matamoros, México. E-mail: xoliveras@colef.mx

Cómo citar:

Oliveras G., X. (2016), "Iniciativas de planificación territorial transfronteriza en Matamoros-Brownsville (México-Estados Unidos)", *Investigaciones Geográficas, Boletín*, núm. 89, Instituto de Geografía, UNAM, México, pp. 154-167, [dx.doi.org/10.14350/rig.44396](https://doi.org/10.14350/rig.44396)

reproduce and reinforce the spatial differentiation process (the process by which two contiguous national or bordered spaces build spatial discontinuities as a way to distinguish of each other). To achieve these objectives, it has been conducted a content analysis based on the documentation of the spatial and urban planning and of the cross-border initiatives from a case study area; a direct observation of an ongoing cross-border initiative; and interviews to key informants (planning agencies and other organizations related to cross-border initiatives).

In the Mexico-United States border region some initiatives of this kind have been carried on, particularly between cross-border conurbations (Tijuana-San Diego, Ciudad Juárez-El Paso, etc.). One cross-border conurbation has been selected: Matamoros, Tamaulipas and Brownsville, Texas. There six initiatives have been carried on since late 1960s: *Urban development bi-national planning program* (1968), *Binational 2020 Land Use and Transportation Plan* (1997-99), *Binational Transportation Focus Group* (2002), *Laguna Madre Binational Initiative* (1998-2000), *Bi-National Economic Development Zone (BI-NED Zone)* (2011-...), and *Lower Rio Grande Valley-Tamaulipas Border Master Plan* (2013). All of them present some particularities based on their objectives and function, participant local and regional actors, the planning phase, and their results. Despite differences,

they show a common feature: the existence of a shared set of spatial topics of interest, like transportation and infrastructures, land uses in adjacent border spaces, and regional development. These six initiatives are not isolated from the ongoing local, national and binational spatial debates, but they have been carried on in parallel with some other binational processes (such as *NAFTA* and *NAAEC*), planning and construction of new international bridges, elaboration of urban plans in one or both cities, and confluence with conjectural economic development opportunities. In all of these initiatives the border is deactivated and, simultaneously, the spatial differentiation is reproduced. That can be observed in the objects and spatial dynamics that are subject to planning, the spatial distribution of land uses across the boundary, and the objectives and participant actors of cross-border planning processes. Finally, four main spatial imaginaries have been identified: the “other side” and the cross-border dimension; economic development and cross-border transportation infrastructures; the divergent spatial distribution of land uses according to the boundary; and the United States as a main reference.

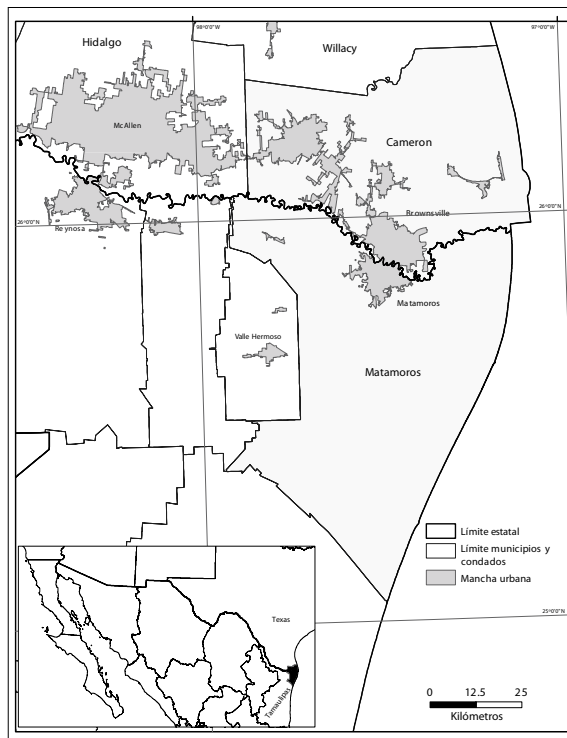
Key words: Cross-border regional; cross-border regional planning; Mexico- United States; spatial imaginary.

INTRODUCCIÓN

La planificación territorial transfronteriza es un fenómeno reciente, cuyas primeras iniciativas datan de los años sesenta, que cuenta con escasas experiencias, la mayor parte en Europa. Su débil desarrollo subyace en los no pocos obstáculos y limitaciones que afronta, derivados de las asimetrías entre los sistemas político-administrativos, las políticas territoriales y los ordenamientos y usos del suelo a ambos lados de una frontera internacional. Como consecuencia de ello, la mayoría de las iniciativas atañen las primeras fases del proceso de planificación (intercambio de información, diseño de metodologías, recogida de datos y elaboración de propuestas) y/o a la elaboración de planes sin valor regulatorio (planes estratégicos y proyectivos). Sin embargo, a la vez, estas mismas asimetrías a menudo invitan a planificar con el propósito de buscar una mayor convergencia y hacer más eficiente el territorio. En la frontera México-Estados Unidos se cuentan varios casos, sobre todo surgidos en las conurbaciones transfronterizas, aunque no exclusivamente, siendo Tijuana-San Diego y Ciudad Juárez-El Paso los que han recibido una

mayor atención. Con la intención de atender otras regiones, la investigación se fija en las iniciativas desarrolladas en Matamoros, Tamaulipas y Brownsville, Texas (Figura 1), cuyas conclusiones pueden hacerse extensivas al resto de la frontera. La práctica ausencia de estudios sobre la planificación transfronteriza de esta región sorprende teniendo en cuenta que probablemente la primera iniciativa en la frontera México-Estados Unidos se desarrolló aquí, a fines de los años sesenta. Su experiencia, asimismo, es parte de un contexto en el que se han realizado proyectos en distintos ámbitos (social, medioambiental, cultural, protección civil y promoción económica y territorial, entre otros), (Pereña, 2006; Oliveras, 2014).

La planificación transfronteriza es un fenómeno con implicaciones significativas en el ámbito de la ordenación y gestión del territorio, el desarrollo regional, el desarrollo económico, la protección de espacios naturales, el derecho internacional, el derecho urbanístico y las relaciones internacionales. A pesar de ello, su análisis y comprensión es todavía incipiente y resta un mayor avance. Su estudio se ha abordado principalmente desde la perspectiva teórica de la construcción institucional (Brow-



Fuente: Unidad de Servicios Estadísticos y Geomática (El Colegio de la Frontera Norte).

Figura 1. Región transfronteriza Matamoros-Brownsville.

ning-Aiken *et al.*, 2004; Herzog, 2000; Jacquot y Marcou, 1998; Peña, 2007 y 2011; Vázquez, 2001), propia de las ciencias políticas, que explica el desarrollo de la planificación como resultado de la concertación y colaboración entre agentes territoriales, y sujeta a capacidades y retos políticos, jurídicos, técnicos y económicos. El énfasis se sitúa en la formación de redes y la acción colectiva de los agentes (incluyendo la agregación de conocimiento, habilidades y recursos) y la complejidad que implica vincularlos, donde el objetivo es constituir redes capaces de gestionar, y de la forma más sofisticada posible, el espacio, las dinámicas transfronterizas y/o los efectos de la frontera en ellos. Desde una perspectiva más holística, como la que aporta la geografía, la construcción institucional constituye uno más de los procesos de construcción regional, junto con la construcción funcional (económica y ambiental), sociocultural y simbólica (Hinfray, 2007; Trillo y Lois, 2011; Dear, 2013). En esta

investigación se analiza dicho fenómeno atendiendo a su dimensión simbólica (Hamman, 2003), es decir, a las representaciones e imaginarios espaciales en los que se apoya y, simultáneamente, reproduce la planificación transfronteriza. Desde esta perspectiva, tanto la construcción regional como la planificación son resultado de la interacción de los agentes territoriales con el conjunto de valores y significados (geográficos, culturales, sociales, económicos, históricos, etc.) socialmente producidos y atribuidos a las regiones fronterizas. La incorporación, en la geografía, de las representaciones e imaginarios como una forma de comprender la relación entre sociedad y espacio (Lindón y Hiernaux, 2012) permite abordar la planificación como un producto no solamente material, a como suele ser reducido. Regresando al inicio, la dimensión simbólica no excluye la institucional, sino que la complementa.

El análisis pretende, en primer lugar, determinar cuáles son los imaginarios que sustentan y reproducen la planificación transfronteriza y, en segundo lugar, responder en qué medida esta planificación desactiva la frontera o, por lo contrario, reproduce la diferenciación territorial (entendida como el proceso por el cual dos espacios estatales/fronterizados contiguos construyen discontinuidades territoriales que los diferencian uno del otro). Como se mostrará, en las seis iniciativas de planificación que se han reportado se dan simultáneamente ambos procesos, en tanto que la frontera puede entenderse como un espacio de permeabilidad selectiva, para usar el concepto de Anderson (2001). Las evidencias se reflejan tanto en el enfoque teórico que explica la propia planificación transfronteriza como en los objetos y dinámicas sujetas a planificación, en la distribución de usos del suelo, en los objetivos y en las prácticas espaciales de los agentes que participan en el proceso de planificación. Para contestar a estas preguntas se ha procedido a un análisis de contenidos a partir de la revisión de la documentación relativa a la planificación de Matamoros y Brownsville y a las iniciativas transfronterizas; de la observación en una de las iniciativas en curso; y de realizar entrevistas clave (a las agencias de planificación y las organizaciones vinculadas a las iniciativas recientes).

LA PLANIFICACIÓN TERRITORIAL TRANSFRONTERIZA: ENTRE LA CONSTRUCCIÓN TEÓRICA Y EL IMAGINARIO

La planificación territorial transfronteriza se puede definir como el conjunto de procesos por los que dos (o más) entes geográficamente contiguos pero separados por una frontera internacional son objeto de planificación por medio de la colaboración de sus gobiernos, agencias de planificación, organizaciones sociales y/o económicas. Así expuesta la planificación se puede referir a varios niveles político-administrativos y/o escalas geográficas. Con el objeto de reducir estas ambigüedades, es preciso diferenciar aquel concepto de otro similar, la planificación transnacional (o binacional), que a menudo son usados indistintamente. Mientras que la transnacional responde a la colaboración a gran escala y/o entre agentes a nivel nacional (Fabbro y Haselsberger, 2009; Vázquez, 2001; Zonneveld, 2005), la transfronteriza implica la acción en una escala local y regional y/o entre agentes de nivel subnacional, es decir, al nivel más próximo a la línea fronteriza (Herzog, 2000; Renard, 2007; Durand, 2011). Su objetivo principal es gestionar los espacios, flujos y recursos de las regiones transfronterizas para un mejor y eficiente desarrollo y gestión del territorio (Renard, 2007; Sosa, 2008), lo que se puede desglosar en tres objetivos específicos. Primero, atender en común cuestiones de ordenamiento, gestión y desarrollo territorial; segundo, superar los efectos inducidos por las jurisdicciones nacionales (la diferenciación territorial); y, tercero, procurar una organización más coherente del espacio a ambos lados de la frontera, la armonización de las políticas territoriales y/o la definición de una visión de desarrollo (en) común.

Se han propuesto varios modelos analíticos, basados en la secuenciación de diferentes fases, desde el inicial intercambio de ideas, la concepción y diseño, el estudio, la propuesta y hasta su ejecución. El esquema básico no difiere de los procesos de planificación territorial, con la salvedad que aquella está sujeta a los obstáculos derivados del carácter transfronterizo, lo que implica hacer compatibles los objetivos, herramientas, metodologías y

regímenes jurídicos, entre otros (Harris *et al.*, 2001; Jacquot y Marcou, 1998). La implantación de todo proceso responde a las particularidades y complejidades políticas, económicas, sociales, culturales y ecológicas del espacio transfronterizo sobre el que se actúa. Suelen señalarse distintos obstáculos, que pueden sintetizarse en los siguientes seis de carácter general. Uno, la diferencia en los sistemas administrativos de un lado y otro de la frontera; dos, la multiplicidad y la complejidad inherente a los enfoques institucionales y culturales que intervienen en el proceso de planificación (sobre todo en relación con el método de concepción y elaboración de un proyecto o una visión de territorio); tres, la asimetría en las prioridades, objetivos y estrategias territoriales de cada lado; cuatro, la inexistencia de regulaciones jurídicas, acuerdos internacionales y planificación transnacional que ofrezcan un marco a los procesos de colaboración transfronteriza; cinco, la permanencia de barreras a la comunicación e información; y, seis, las disparidades espaciales, económicas y socioculturales entre ambos lados, que pueden limitar la acción de los agentes territoriales, la propuesta de proyectos y su aplicación.

Por otra parte, la construcción del andamiaje teórico de la planificación transfronteriza a la vez que busca explicar dicho fenómeno, es también resultado del imaginario que la sustenta. Así, la integración de la dimensión transfronteriza invita a repensar y reconceptualizar los agentes territoriales, la planificación y los espacios fronterizos (especialmente en las escalas local y regional) con la introducción de nuevos supuestos y términos más inclusivos. Para ello se reivindica una visión más holística del espacio y la superación de las estructuras metageográficas estatistas y del espacio absoluto (Brenner, 1999; Taylor, 2003; Murphy, 2008). Se trata de concebir los espacios locales y regionales fronterizos, constreñidos por una frontera internacional y las políticas territoriales de los países que divide, como un espacio continuo y compartido por las comunidades de ambos lados. Para Dupuy (2007) ello se traduce en abandonar una planificación restringida por las jurisdicciones del Estado-nación para adoptar una planificación flexible organizada por las redes espaciales. Desde una perspectiva de la planificación no-euclidiana

(Friedmann, 1993; Péguy, 2001), la dimensión transfronteriza responde también a la necesidad de privilegiar y reconocer la diversidad y las diferencias de y en los espacios locales y regionales (en contraste con el predominio de pensar el Estado-nación como un espacio absoluto); de reconocer que estos espacios son el lugar cotidiano de la población, lo que en el caso fronterizo se traduce en la identificación de una cotidianidad apoyada en las interrelaciones y flujos transfronterizos; y de incorporar en los procesos de planificación otros agentes territoriales, como pueden ser las organizaciones de la sociedad civil y los agentes del otro lado de la frontera.

En este sentido, la construcción teórica/el imaginario viene a señalar una “unidad transfronteriza” a pesar de la frontera, donde la proximidad, “antes” percibida como una amenaza, se convierte “ahora” en la base fundamental de la unidad (Hamman, 2003). Así, la razón de ser de la planificación transfronteriza deriva de un supuesto geográfico indispensable: la contigüidad geográfica y la interacción; es decir, la existencia y/o requerimiento de espacios, recursos, equipamientos e infraestructuras, de flujos transfronterizos, y de problemáticas y soluciones compartidas o similares. Este giro se refleja también en los fundamentos epistemológicos: si hasta recientemente los estudios hacían énfasis en la planificación “en” espacios fronterizos (Masser y Williams, 1986), a partir del cambio de siglo pasa a ser “entre” estos (Durand, 2011).

Iniciativas en la frontera México-Estados Unidos

Mientras que en las fronteras internas de la Unión Europea se está procediendo a una creciente y progresiva “europeización” de la ordenación y gestión del territorio y de la coordinación de políticas territoriales (Faludi, 2008; Dühr *et al.*, 2010), en la frontera México-Estados Unidos la planificación transfronteriza es un proceso aún limitado y complicado (Fuentes y Peña, 2005; Peña, 2007, 2011; Vázquez, 2001). Este espacio fronterizo se caracteriza por un dominio de la acción descoordinada y aislada entre las administraciones locales de ambos lados de la frontera y entre los entes de un mismo lado, de lo que resulta una considera-

ble fragmentación del espacio fronterizo. A ello debe añadirse la asunción generalizada de que las ciudades y regiones fronterizas no son espacios (potencialmente) integrados sino espacios separados, a lo sumo interrelacionados (Alegría, 2009). Complementan esta situación otros obstáculos, siendo los principales tres. Primero, un limitado marco legal o una regulación binacional que dé cobertura a este tipo de iniciativas, junto con una escasa capacidad de las administraciones locales para suscribir convenios transfronterizos más allá de los memorándums de entendimiento (Ramos, 2004; Vázquez, 2001; Velázquez, 2006). Segundo, diferencias técnicas y legales relativas a la planificación (competencias, procedimientos, herramientas, cartografía, profesionalización, etc.). En este sentido, mientras los gobiernos locales en Estados Unidos tienen un peso importante en la gestión del territorio, los municipios en México suelen tener un rol más débil (Peña, 2002); frente a una mayor profesionalización de la planificación en Estados Unidos, México se caracteriza por un menor grado y falta de continuidad, muy sujeta a los cambios de gobierno (Sparrow, 2001); y, mientras en Estados Unidos se provee de un plan director (*master plan*) sujeto a distintas regulaciones (ambientales, de seguridad, etc.), el enfoque mexicano se basa más en el desarrollo particular, incluso por parte de la administración pública, y con una menor adhesión a regulaciones de nivel superior (Sosa, 2008). Y, tercero, el endurecimiento legal, material y psicológico de la frontera (refronterización) por parte de Estados Unidos y la violencia vinculada al crimen organizado en México, que dificultan e, incluso, rompen las alianzas transfronterizas (Dear, 2013; Ramos, 2004).

A pesar de todo ello, son varias las iniciativas que contemplan la dimensión transfronteriza. En el Cuadro 1 se relacionan algunas, a falta, todavía, de un inventario exhaustivo. Al menos dos factores han contribuido a su desarrollo. Primero, a la voluntad de los agentes locales, en un marco de colaboración que suele ser voluntaria e informal, y sujetos a poco poder de decisión, instrumentos y financiación. Ante un imaginario de fragmentación y separación fronteriza, estos agentes se apoyan en el imaginario de la unidad transfronteriza. En segundo lugar, a su

Cuadro 1. Iniciativas de planificación transfronteriza (México-Estados Unidos)

Región transfronteriza	Iniciativa transfronteriza
Tijuana-San Diego	Regional Workbench Consortium
	Plan Estratégico del Corredor Binacional de la Mesa de Otay
	Puerta Mexico-San Ysidro redevelopment plan
Arizona-Sonora	Upper San Pedro Basin Watershed Planning
	International Sonoran Desert Alliance
	Comprehensive Plan of the Ambos Nacos
Ciudad Juárez-El Paso	Paso del Norte Map for Public Access (PdN Mapa)
	Paso del Norte Air Quality Task Force
	Ciudad binacional Santa Teresa-San Jerónimo
Nuevo Laredo-Laredo	Plan urbano binacional de los Dos Laredos
Reynosa-McAllen	Plan Maestro de Desarrollo Urbano Reynosa-Mission
Matamoros-Brownsville	Urban development bi-national planning program
	Plan Binacional 2020 de Transporte y de Uso del Suelo
	Iniciativa binacional de la Laguna Madre
	Binational Transportation Focus Group
	Bi-National Economic Development Zone (Bi-NED Zone)
	Plan Maestro para la Integración Intermodal

Fuente: elaboración propia ; Browning-Aiken *et al.* (2004), Harris *et al.* (2001), Herzog (2000), Sosa (2008), Vázquez (2001).

desarrollo han contribuido los procesos binacionales en los distintos niveles (nacional, estatal y municipal), mayoritariamente desarrollados a partir de la década de 1980. Aunque muchos no incidan directamente en la planificación, actúan como

factores coyunturales. A nivel nacional sobresalen el *Tratado de Libre Comercio de América del Norte* (TLCAN) y el *Acuerdo de Cooperación Ambiental de América del Norte* (ACAAN), que entraron en vigor en 1994, y el *Programa de Industrialización Fronteriza* (PIF) mexicano, de 1965, y los planes para la instalación y construcción de pasos fronterizos (puertos de entrada, puentes internacionales, etc.), (Peña, 2007; Vázquez, 2001; Yoder, 2009). A nivel estatal y municipal pueden mencionarse los foros de la Conferencia de Gobernadores Fronterizos y de la Asociación de Alcaldes Fronterizos, así como acuerdos y estrategias de integración regional entre los estados fronterizos, como los relativos al noreste de México (Tamaulipas, Nuevo León y Coahuila) y Texas (Sandoval, 2008). En una dirección similar ha operado la acción privada y público-privada, como en el caso de la Border Trade Alliance y la Free Trade Alliance-San Antonio. En este sentido, la colaboración local y la planificación transfronteriza se estaría posicionando como un elemento complementario a la planificación binacional (Schmandt *et al.*, 2000, Vázquez, 2001).

Los agentes territoriales participantes son varios y variados, tanto públicos como privados: gobiernos locales y otras administraciones públicas, agencias de planificación, organismos hidrológicos, distritos de riego, *school districts*, cámaras de comercio, consejos de desarrollo económico, grupos de investigación, de expertos y de profesionales, y asociaciones civiles. A pesar de esta diversidad, frecuentemente las fases posteriores a los primeros contactos e intercambios son realizadas por el personal técnico y grupos de expertos, que se convierten así en los verdaderos agentes que median los proyectos transfronterizos. Por el contrario, las autoridades públicas son las que suelen representar (a menudo en su sentido performativo frente a los medios de comunicación) la voluntad política de una unidad transfronteriza. Por otra parte, las iniciativas atañen a cinco grandes ámbitos: la gestión ambiental, las infraestructuras de transporte, la planificación urbano-regional, el desarrollo regional y el diseño de herramientas técnicas. Como señala Herzog (2000), estos ámbitos responden a los principales retos del área fronteriza, aunque haya particularidades a nivel regional. En este

sentido, la cercanía de los agentes locales al espacio y a los retos fronterizos hace de la colaboración local no solo complementaria a la binacional, como se apuntaba, sino también deseable y más eficiente. En esta dirección Schmandt *et al.* (2000) consideran, para el caso de la gestión de cuencas hidrográficas, que constituye un mejor modelo para la resolución de problemas ambientales (abastecimiento de agua, tratamiento de residuos, gestión de espacios naturales protegidos, etc.) y, en general, de los derivados del hecho fronterizo. Sin embargo, dado los obstáculos y limitaciones, la planificación transfronteriza se limita —aunque no es poco— a una función informativa, estratégica y/o proyectiva, mientras que resta el desarrollo de una visión integrada de la gestión territorial y de una planificación reguladora.

Política territorial e iniciativas transfronterizas en Matamoros y Brownsville

Antes de exponer los imaginarios espaciales inscritos en la planificación transfronteriza entre Matamoros y Brownsville es necesario conducir una breve comparación de las políticas territoriales en estas dos áreas fronterizas, así como exponer las iniciativas transfronterizas que se emprendieron en el contexto de esas políticas. En ambas ciudades, los antecedentes de la planificación territorial se remontan a la segunda mitad del siglo XIX y primer tercio del XX, si bien el interés por la ordenación y gestión del territorio se consolida en los años sesenta. Ello coincide con el destacable crecimiento y desarrollo urbano que se dio a ambos lados de la frontera a raíz del desarrollo económico motivado por la expansión del sector agrícola, primero, y maquilador, después, y del comercio internacional. Al margen de este paralelismo, existen claras diferencias en lo que se refiere a su administración (Peña, 2002). En México la planificación se implanta seriamente a fines de la década de 1970, a partir de la *Ley General de Asentamientos Humanos* de 1976, que estableció las bases jurídicas que organizan la planificación y el desarrollo urbano, y el *Plan Nacional de Desarrollo Urbano* de 1978 (Garza, 2003; Palomares, 2003). La primera generación de planes urbanos deriva de aquel primer plan nacional, si bien con la reforma constitucional de 1983, al

dotar a los municipios de mayor capacidad, los planes pasan a ser resultado de la propia iniciativa local. En Estados Unidos, por su parte, no existe un marco federal relativo a la planificación territorial; por el contrario, moldeado por los principios de localismo e individualismo, la capacidad y autoridad para planificar (*city planning, land use planning y zoning*) reside en los estados y, sobre todo, los gobiernos locales (Cullingworth, 1993; Merriam, 2004). Su implantación en las áreas fronterizas fue paralela y, en cierta medida, interrelacionada, a pesar de su desarrollo separado. Esto parece ser más cierto en aquellos casos, como el de Matamoros-Brownsville, donde se vinculó con la planificación y construcción de los puentes internacionales y se apostó por la colaboración transfronteriza. En esta dirección no es extraño, pero tampoco sintomático, que la elaboración de los primeros planes urbanos de Matamoros y Brownsville fuera simultánea e, incluso en una ocasión, se llegaron a aprobar en el mismo año (como ocurrió en 1979).

En Matamoros, en los últimos 50 años, el rápido crecimiento urbano y demográfico y la debilidad de la administración local sobrepasaron la capacidad de planificar. Esto ha conducido a que la ciudad creciera, como tantas otras en México, un tanto caótica y con un déficit en la provisión de vivienda, servicios, equipamientos e infraestructuras. Para contrarrestar esta situación, en el plan de 1979 se previó la creación de un organismo municipal de planificación, aunque no se gestó hasta 1998 (Mendoza, 1999). Con la creación del Instituto Municipal de Planeación (IMPLAN) se procedió a elaborar un nuevo plan de desarrollo urbano, aunque quedó desfasado rápidamente, y actualmente está en proceso de elaboración uno nuevo de mayor envergadura. Por su parte, Brownsville contó desde el inicio con una agencia de planificación sólida, el Planning Department, que impulsó desde fines de los años sesenta la redacción del primer plan urbano de la ciudad y del primero de carácter metropolitano del condado de Cameron. Esta trayectoria se ha mantenido hasta el vigente *Imagine Brownsville Comprehensive Plan*, de 2009, que incorpora usos del suelo y diseño urbano, infraestructuras y equipamientos, y aspectos medioambientales. A escala regional, la

Brownsville Metropolitan Planning Organization y la Cameron County Regional Mobility Authority han desarrollado desde la década de 2000 sendos planes metropolitanos de transporte y estratégicos de movilidad.

En este contexto, en la conurbación Matamoros-Brownsville se han desarrollado seis iniciativas transfronterizas. La primera fue *Urban development bi-national planning program* a fines de la década de 1960, siendo probablemente pionera en la frontera México-Estados Unidos. Los contactos se establecieron a raíz de la elaboración del primer plan territorial del condado de Cameron y de la aplicación del PIF en Matamoros. En 1968 se celebró en Brownsville un workshop organizado por el Planning Department, que contó con la participación de agentes públicos y privados de ambos lados. Posteriormente, en la década de 1970, parte de las propuestas se introdujeron en los planes urbanos de ambas ciudades.

Treinta años después se desarrolló una nueva iniciativa, el *Plan Binacional 2020 de Transporte y de Uso del Suelo* (1997-1999), (Vázquez, 2001). En esta ocasión el acercamiento se produjo a raíz de la entrada en vigor del TLCAN, del renovado interés en Matamoros por la planificación (que conduciría a la creación del IMPLAN) y la construcción de un nuevo puente internacional (cuyas obras finalizaron en 1999). Los agentes participantes procedían en su mayoría del sector de la planificación y del empresarial (comercio e industria maquiladora). La finalidad última consistía en acordar varios aspectos a largo plazo relativos a las infraestructuras de transporte, desarrollo urbano, zonas industriales y residuos peligrosos. En relación con este último aspecto, parte de los resultados se incorporaron al plan de contingencias *Entre Fronteras* de Matamoros-Brownsville, de 2002. Con el objetivo de profundizar el debate sobre las infraestructuras de transporte, el Cross Border Institute for Regional Development (CBIRD) de Brownsville convocó en 2002 el *Binational Transportation Focus Group* (Gibson y Rhi-Pérez, 2007), la tercera iniciativa reportada. Participaron expertos, investigadores, organismos de planificación, gobiernos locales y agentes económicos del condado de Cameron y de Matamoros. El objetivo fue discutir las necesidades

en infraestructuras de transporte y elaborar un conjunto de estrategias que condujeran a cubrir esas necesidades. Entre los acuerdos se pactó la creación de un centro de investigación especializado en esta cuestión, el Binational Transportation and Logistics Research Center, que nunca se llegó a crear.

Paralelamente a la entrada en vigor del ACAAN, en la década de 1990 se incrementó también el interés por los aspectos ecológicos de la cuenca baja del río Bravo/Grande y del sistema lagunar del litoral del Golfo de México (Schmandt *et al.*, 2000; Tunnell y Judd, 2002). Simultáneamente a las dos iniciativas anteriores se llevó a cabo la *Iniciativa binacional de la Laguna Madre* (1998-2000). El proyecto fue coordinado por dos organizaciones exteriores al área fronteriza, Pronatura Noreste y Texas Center for Policy Studies, y guiado por un Comité binacional integrado por representantes locales (universidades, áreas protegidas, empresas, explotaciones agrarias y gobiernos locales) de los municipios de Matamoros y Valle Hermoso y los condados de Cameron y Willacy. El objetivo fue la elaboración de propuestas de planificación y de estrategias a largo plazo orientadas a mejorar la gestión y conservación del delta del río y del sistema lagunar, y a aumentar su valor económico (Chapman y Cruz, 2000). De forma parecida a los casos anteriores, las recomendaciones deberían incluirse tanto en las políticas territoriales y económicas de los municipios y condados, como en la toma de decisiones empresariales. Así se procedió, al menos parcialmente, con el plan estratégico *Visión 2025* de Matamoros y Valle Hermoso, de 2001.

Una década después se emprendió un nuevo proyecto, el *Bi-National Economic Development Zone (BI-NED Zone)*, (2011-...), a instancia de United Brownsville, una organización pública-privada, y participada por los gobiernos locales de Matamoros, Brownsville y Harlingen; a principios de 2015 continuaba en curso. El proyecto se ha visto ralentizado tanto por los obstáculos a la colaboración transfronteriza como a la falta real de voluntad política, sobre todo por parte de Matamoros. Sus principios se fijaron en las recomendaciones elaboradas en un reporte del CBIRD (Gibson y Rhi-Pérez, 2003), a la vez que se inspira en la experiencia transfronteriza de Reynosa y

McAllen, mucho más cercana a la planificación estratégica de carácter económico que a la territorial (Hirschberg, 2011). El proyecto busca incrementar el desarrollo económico de esta conurbación, la mejora de los espacios urbanos y de la integración urbana, la dotación de infraestructuras, y afrontar los retos de la seguridad fronteriza (González, 2011). Estos objetivos se deberían conseguir mediante la colaboración, así como por el aprovechamiento de las oportunidades generadas por varios procesos confluyentes, como la *Reforma Energética* en México, la explotación petrolífera en aguas del Golfo de México, y la construcción de un puerto en Matamoros y de una plataforma aeroespacial en Brownsville, entre otros.

Por último, a partir de 2008 se retomó el interés por la integración de las infraestructuras de transporte. En el marco de la planificación binacional del Comité de Trabajo para la Planeación del Transporte Fronterizo/US-Mexico Joint Working Committee on Transportation Planning and Programming, se auspició la elaboración de “planes maestros fronterizos” mediante la cooperación multinivel de todos los agentes locales, estatales y federales directamente implicados. Entre éstos se halla el *Lower Rio Grande Valley-Tamaulipas Border Master Plan* (2013), que inventaría las infraestructuras de ambos lados y los puertos de entrada, y da prioridad y promueve nuevos proyectos. Como parte del mismo proceso, el municipio de Matamoros y el condado de Cameron elaboraron el *Plan Maestro para la Instrumentación de la Integración Intermodal de la Infraestructura Fronteriza* (2012-2014), con el objetivo de integrar los planes, obras, programas y proyectos de transporte (principalmente los corredores carreteros y los puentes internacionales actuales y en proceso de construcción y de planeación) de ambos entes territoriales.

Imaginario espacial en la planificación transfronteriza en Matamoros y Brownsville

A partir de la revisión de las seis iniciativas expuestas se ha procedido a identificar los imaginarios espaciales (relativos a la frontera) en los que se apoyan y, simultáneamente, reproducen. Cuatro son los imaginarios principales: el “otro lado” y la dimensión transfronteriza; el desarrollo económico

y las infraestructuras de transporte transfronterizas; la distribución de los usos del suelo de acuerdo con la línea fronteriza; y los Estados Unidos como referencia. A continuación se exponen detalladamente cada uno de ellos.

El “otro lado” y la dimensión transfronteriza

Por lo general, los planes urbanos y las agencias de planificación de ambas ciudades se limitan a contemplar el contexto fronterizo y solo tienen en cuenta ligeramente el “otro lado”. Existen algunas excepciones, como es interesante notar en el primer plan urbano de Matamoros, el *Plan Regulador* de 1958, elaborado por el equipo del arquitecto Mario Pani (Pani *et al.*, 1960), donde se ordenaba el área de la ciudad más cercana a los puentes internacionales atendiendo a la existencia y dinámica transfronteriza con Brownsville. No es hasta la década de 1990 que en los planes urbanos se integra de forma creciente la dimensión transfronteriza, especialmente en relación con las infraestructuras de transporte y la movilidad. En paralelo a la introducción de esta dimensión también se reconoce progresivamente la escala regional, con la incorporación de otros municipios, y ciudades y condados colindantes a Matamoros y Brownsville. Sirva de ejemplo Valle Hermoso y el condado de Willacy en la *Iniciativa binacional de la Laguna Madre* o Reynosa y McAllen en el reciente *Lower Rio Grande Valley-Tamaulipas Border Master Plan*. La dualidad entre la mutua ignorancia y el mutuo reconocimiento también se puede observar en recientes procesos y eventos relativos a la planificación territorial celebrados en ambas ciudades. En algunos predomina la concepción de la línea fronteriza como un límite infranqueable,¹ mientras en otros, la dimensión transfronteriza está asumida y la frontera es algo a superar y/o un activo del que sacar provecho.²

¹ “Dialogo on the Border”, Brownsville, abril de 2013; “Desarrollo urbano y territorial en ciudades fronterizas. ¿Qué opciones para Matamoros?”, Matamoros, mayo de 2013; “TEDxBrownsville”, Brownsville, septiembre de 2013; y “Consulta Ciudadana para la elaboración del Plan Municipal de Desarrollo”, Matamoros, diciembre de 2013.

² Reuniones del Grupo Técnico del “Proyecto de Reconversión del Puente Internacional BM de Ferroviario

Las iniciativas transfronterizas se justifican en la idea de formar parte de una misma región geográfica, sociocultural y económica, donde ambos lados se complementan. El río y los puentes, los lazos de amistad y de parentesco y las interrelaciones económicas constituyen los íconos de esta unidad. Los agentes entrevistados coinciden en señalar que el hecho de compartir una región no solo es razón suficiente para colaborar, sino que se requiere por necesidad. El interés de los agentes y la voluntad política en la “necesidad” se refleja en la cantidad de iniciativas planteadas, aunque no por ello la práctica de la colaboración está ausente de obstáculos. Así, por mencionar un caso, durante el proceso de elaboración del *Plan Binacional 2020 de Transporte y de Uso del Suelo* un obstáculo mayor fue la falta de consenso entre las autoridades de ambas ciudades, especialmente cuanto a la localización de nuevos puentes internacionales. En otras ocasiones, la colaboración se reduce a una representación de aquel interés, sin llegar a realizar o concretar unas acciones concretas, tal y como ha sucedido con el proyecto *Bi-NED Zone*.

El desarrollo económico y las infraestructuras de transporte transfronterizas

Otro de los imaginarios presentes es el desarrollo económico, en especial el industrial, el logístico y el comercio internacional, como fin último de la colaboración y de la planificación transfronteriza. La consecución de este desarrollo se ha vinculado directamente con la mejora e incremento de la dotación de puentes internacionales. Esta cuestión está presente en todas las iniciativas y, como se ha mostrado, es la exclusiva en parte de ellas (el *Binational Transportation Focus Group* y el *Plan Maestro para la Integración Intermodal*). A lo expuesto para el primer imaginario, aquí se debe añadir que la relevancia de los puentes se refleja en dos hechos: de un lado, buena parte de las iniciativas se realizaron a raíz de la construcción de nuevos puentes

y, del otro, los puentes fueron motivo de discusión y desacuerdos, hasta el punto de obstaculizar el propio proceso de colaboración. En este sentido, la localización y dotación de estas infraestructuras simbolizan a la vez la unidad transfronteriza y el conflicto territorial.

Retomando a Herzog (2000:144) cuando señala que la planificación es la “*glue that ties together the environment and the economy*”, las iniciativas muestran un creciente apoyo de la planificación territorial a los objetivos de carácter económico, así como el predominio de la dimensión económica en detrimento de otras dimensiones del desarrollo regional, como la social y la ambiental. Esto es especialmente evidente en el caso de *Bi-NED Zone*, con objetivos dirigidos a la captación de inversión de capital internacional, el aumento de las exportaciones, etc. Incluso en la *Iniciativa binacional de la Laguna Madre* la gestión y conservación ambiental tiene como fin último incrementar el valor económico de los recursos ambientales.

La distribución de los usos del suelo de acuerdo con la línea fronteriza

En tercer lugar se detecta una distribución de los usos del suelo de acuerdo con los espacios fronterizados/estatales y con la existencia de actividades diferenciadas a uno y otro lado de la línea fronteriza. En ninguna de las iniciativas se procede a zonificar usos del suelo, puesto que carecen de una capacidad reguladora. Sin embargo, a través de éstas se reproducen y confirman las asimetrías en la distribución de usos y actividades. Vinculado con el imaginario del desarrollo industrial, Matamoros suele representar la localización de las actividades y usos del suelo de menor valor añadido, como lo es la propia industria maquiladora, así como la externalización de los impactos ambientales, sociales y en la salud; igualmente, representa la localización de las áreas residenciales para una mano de obra abundante y barata. En sentido opuesto, Brownsville se representa como localización de las actividades y usos de mayor valor, y de la población de un mayor nivel socioeconómico. Partiendo de esta premisa, uno de los objetivos del *Urban development bi-national planning program* y del *Plan Binacional 2020 de Transporte y de Uso del Suelo*

a Vehicular, la Construcción de Av. de las Américas y la creación del Centro Cultural de Binacional (CeCuBi)”, Matamoros, 2014; y reuniones del Comité del proyecto “Nuevas urbanidades adaptables: Matamoros Smart City Village”, Matamoros, 2014.

fue evitar en la medida de lo posible zonificar usos del suelo incompatibles en espacios colindantes, sobre todo en relación con la localización de las zonas industriales de Matamoros que, por la propia dinámica de la industria maquiladora, se hallan en las proximidades del límite fronterizo.

Los Estados Unidos como referencia

Por último, para Matamoros, Brownsville y, en general, Estados Unidos, constituyen un punto de referencia, tanto para la concepción de la política territorial como para el diseño de las herramientas para aplicarla. La cercanía geográfica y las redes sociales transfronterizas facilitan la difusión de ideas y la solicitud de asistencia. En cambio, para Brownsville raramente Matamoros es una referencia. Esta situación refleja una relación desigual entre ambos lados, a la vez que un imaginario en el que Estados Unidos es superior en cuanto a conocimientos y capacidades técnicas. Algunos ejemplos permiten evidenciarlo. Como parte de la misma estrategia en la que se engloba el *Urban development bi-national planning program*, la Brownsville Chamber of Commerce lideró la captación de industria maquiladora para Matamoros. En lo que se refiere a la asistencia técnica, durante el proceso de creación del IMPLAN se solicitó asesoramiento al Planning Department de Brownsville, cuya ayuda se prolongaría como parte de los trabajos de redacción del plan director urbano y para la digitalización de la cartografía de la ciudad. Estos contactos constituyen la base que llevaría poco después a la elaboración del *Plan Binacional 2020 de Transporte y de Uso del Suelo*, uno de cuyos objetivos fue armonizar las metodologías utilizadas por cada agencia (recogida y organización de datos, cartografía, diseño, etc.).

CONCLUSIONES

Como se ha mostrado, en la región Matamoros-Brownsville se han desarrollado desde fines de la década de 1960 y hasta la actualidad seis iniciativas transfronterizas relativas a la planificación territorial, justificadas como mínimo por ser un espacio geográficamente contiguo. Presentan particularidades en función de los objetivos y funciones, los

agentes participantes, las fases de la planificación de las que son objeto y los resultados. A pesar de las diferencias, tienen en común el debate sobre algunas cuestiones territoriales de mutuo interés, como las infraestructuras de transporte, los usos del suelo en los espacios colindantes y el desarrollo regional. No se trata de iniciativas aisladas de la actualidad territorial del momento sino que se han realizado coincidiendo con procesos binacionales (el TLCAN y el ACAAN, por ejemplo), la planificación y construcción de nuevos puentes internacionales, la elaboración de los planes urbanos y la confluencia de oportunidades coyunturales para el desarrollo económico.

Desde la perspectiva de la construcción institucional (uno de los procesos que intervienen en la construcción regional), el caso de estudio permite confirmar algunos efectos de los obstáculos a la planificación transfronteriza. Se ejemplifica en una falta de correspondencia entre las administraciones locales de ambos lados de la frontera (el municipio en el caso mexicano, la ciudad y el condado en el estadounidense); la inexistencia de interlocutores en uno u otro lado (como antes de la creación del IMPLAN en Matamoros); y el riesgo de la dependencia política para las iniciativas y/o su continuidad (como en los retrasos por falta de voluntad política y de consenso entre los gobiernos locales en *Bi-NED Zone* y el *Plan Binacional 2020 de Transporte y de Uso del Suelo*, respectivamente). A pesar de las limitaciones, también se han presentado oportunidades, con resultados exitosos. En este sentido, tanto la planificación transfronteriza como la propia de cada lado resultan favorecidas por la colaboración entre las agencias de planificación. Incluso se ha facilitado la capacitación de las mismas (como el asesoramiento por parte del Planning Department de Brownsville al IMPLAN Matamoros y a la elaboración de su plan de desarrollo urbano).

En cuanto a la dimensión simbólica de la construcción regional, a la cual se ha puesto mayor atención, el caso de estudio también ha permitido identificar cuatro imaginarios espaciales en los que la planificación transfronteriza se apoya y que reproduce. Estos imaginarios muestran que se dan simultáneamente dos procesos a priori contradictorios: algunos contribuyen a la desactivación de

la frontera y otros a la reproducción de la diferenciación territorial delimitada por la frontera. Retomando la conceptualización de la frontera como un espacio de permeabilidad selectiva, si bien pueden ser opuestos, su coexistencia forma parte de la misma lógica fronteriza. El reconocimiento de esta dualidad es de suma relevancia, puesto que a menudo se asume romántica e ingenuamente que las iniciativas transfronterizas son un indicador exclusivamente de la desfronterización.

En relación con el primer proceso, la propia aproximación teórica al fenómeno de la planificación territorial transfronteriza refleja y tiende a crear un imaginario de desactivación, donde prevalece la unidad transfronteriza y la colaboración como medio para la resolución de las disfunciones territoriales derivadas de la diferenciación territorial (es decir, de la existencia de dos sistemas institucionales, territoriales, económicos, etc., distintos a un lado y otro de la frontera). Este imaginario se reproduce en las distintas iniciativas, sobre todo en la representación de la voluntad política. Sin embargo, como se ha señalado, en ocasiones ésta no llega a materializarse en una colaboración real, concreta o efectiva. Contribuye también a la desactivación del imaginario de los puentes internacionales, en tanto que infraestructuras que conectan ambos lados de una frontera que, en este caso, coincide con un río. El simbolismo de los puentes se refuerza además por los usos que permiten o incentivan, tales como el comercio internacional, la movilidad transfronteriza y, en definitiva, el desarrollo económico. Justamente, las iniciativas reflejan un interés compartido a ambos lados en el desarrollo económico de la región.

Llegados a este punto cabe cuestionarse sobre la asociación entre desarrollo económico y desactivación de la frontera. Ello se da en un contexto de dominio de las políticas públicas de corte neoliberal, de convergencia de los objetivos de los gobiernos locales hacia el de las autoridades económicas (reflejado en la colaboración pública-privada), y de competencia local a nivel global para la captación de inversiones económicas, tanto nacionales como internacionales. Esto es notable en la más reciente iniciativa, el proyecto *Bi-NED Zone*, donde las cuestiones territoriales están en un

segundo término, aunque ya era presente cincuenta años antes en el *Urban development bi-national planning program*. Como ya se ha hecho notar, la dimensión económica prevalece en detrimento de otras dimensiones del desarrollo regional, como la ambiental y la social (salvo alguna excepción, como en la *Iniciativa binacional de la Laguna Madre*). Ello confirma la concepción de la frontera como un espacio relacional selectivo; es decir, donde algunas relaciones transfronterizas se facilitan/permiten y otras se dificultan/restringen. De nuevo *Bi-NED Zone* lo evidencia en introducir entre sus objetivos la adaptación a los retos derivados de la refronte-rización por parte de Estados Unidos y México. Esto nos lleva directamente al segundo proceso, la reproducción de la diferenciación territorial, representada en dos de los imaginarios identificados. Por una parte, la distribución –la segregación– de los usos del suelo en función de la división fronteriza y los espacios nacionales: para el lado estadounidense se tiende a reservar los usos de mayor valor añadido (actividades terciarias y cuaternarias, y población socioeconómicamente media-alta), mientras que para el mexicano los de menor valor (actividades industriales, incluidas las externalidades medioambientales, sociales y de salud pública, y población socioeconómicamente media-baja).

Esta diferenciación resta justificada en el marco del predominio de la dimensión económica en el desarrollo regional, la cual podría cuestionarse de incluirse las dimensiones ambiental y social. Por otra parte, también se muestra en el imaginario de Estados Unidos como referencia y en la dinámica de solicitud de asistencia de México hacia aquél. Ello denota una relación de poder desigual entre ambos lados de la frontera. Sin embargo, y regresando al primer proceso, las asimetrías incentivan simultáneamente la convergencia y, por tanto, la reducción de la diferenciación territorial.

REFERENCIAS

- Alegría, T. (2009), *Metrópolis transfronteriza. Revisión de la hipótesis y evidencias de Tijuana, México y San Diego, Estados Unidos*, El Colegio de la Frontera Norte, Porrúa, Tijuana, México.

- Anderson, J. (2001), "Theorizing State Borders: 'Politics/Economics' and Democracy in Capitalism", *CIBR Working Papers in Border Studies*, no. 01-1, Centre for International Borders Research, Belfast.
- Brenner, N. (1999), "Beyond state-centrism? Space, territoriality, and geographical scale in globalization studies", *Theory and society*, vol. 28, no. 1, Springer, Berlin, pp. 39-78.
- Browning-Aiken, A., H. Richter, D. Goodrich, B. Strain and R. Varady (2004), "Upper San Pedro Basin: Fostering Collaborative Binational Watershed Management", *Water Resources Development*, vol. 20, no. 3, Taylor & Francis, London, pp. 353-367.
- Chapman, K. y M. Á. Cruz (2000), *Nuestro futuro común. La región binacional de la Laguna Madre*, Texas Center for Policy Studies, Austin.
- Cullingworth, J. B. (1993), *The Political Culture of Planning: American Land Use Planning in Comparative Perspective*, Routledge, New York.
- Dear, M. (2013), *Why Walls Won't Work: Repairing the US-Mexico Divide*, Oxford University Press, New York.
- Dupuy, G. (2007), "Frontières et réseaux au prisme de l'aménagement", *Mosella*, vol. 22, no. 1-4, Université de Lorraine, Metz, pp. 17-29.
- Durad, F. (2011), "L'aménagement du territoire dans les espaces urbains frontaliers est-il une réalité? Le cas des aires métropolitaines transfrontalières du Luxembourg et Lille", *Les Cahiers du CEPS/INSTEAD*, vol. 2011, no. 13, Centre d'Etudes de Populations, de Pauvreté et de Politiques Socio-Economiques, Luxemburg, pp. 3-25.
- Dühr, S., C. Colomb and V. Nadin (2010), *European spatial planning and territorial cooperation*, Routledge, London.
- Fabbro, S. and B. Haselsberger (2009), "Spatial planning harmonization as a condition for trans-national cooperation. The case of the Alpine-Adriatic area", *European Planning Studies*, vol. 17, no. 9, Taylor & Francis, London, pp. 1335-1356.
- Faludi, A. (ed.; 2008), *European Spatial Research and Planning*, Lincoln Institute of Land Policy, Cambridge, MA.
- Friedmann, J. (1993), "Toward a Non-Euclidian Mode of Planning", *Journal of the American Planning Association*, vol. 59, no. 4, American Planning Association, Chicago, pp. 482-485.
- Fuentes, C. M. y S. Peña (coords.; 2005), *Planeación binacional y cooperación transfronteriza en la frontera México-Estados Unidos*, El Colegio de la Frontera Norte, Universidad Autónoma de Ciudad Juárez, Tijuana, Ciudad Juárez.
- Garza, G. (2003), *La urbanización de México en el siglo XX*, El Colegio de México, México.
- Gibson, D. V. and P. Rhi-Pérez (dirs.; 2003), *Cameron County/Matamoros. At the crossroads. Assets and challenges for accelerated regional & binational development*, Cross Border Institute for Regional Development, Brownsville.
- Gibson, D. V. and P. Rhi-Pérez (2007), "At the Crossroads for Binational Development: Cameron County, Texas, and Matamoros, Mexico", en Gibson, D. V., M. V. Heitor and A. Ibarra-Yunez (eds.), *Connecting People, Ideas, and Resources Across Communities*, Purdue University Press, West Lafayette, pp. 289-320.
- González, M. (2011), *Bi-National Economic Development at the Border of the United States and Mexico. A Step Towards Resolution*, United Brownsville, Brownsville.
- Lindón, A. y D. Hiernaux (dir.; 2012), *Geografías de lo imaginario*, Anthropos, Universidad Autónoma Metropolitana, Barcelona, México.
- Hamman, P. (2003), "La coopération intercommunale transfrontalière: vers une nouvelle gouvernance locale en Europe?", *Pyramides*, no. 7, Centre d'Etudes et de Recherches en Administration Publique, Bruselas, pp. 183-202.
- Harris, E., C. Huntley, W. Mangle and N. Rana (2001), *Transboundary Collaboration in Ecosystem Management: Integrating Lessons from Experience*, University of Michigan, Ann Arbor.
- Herzog, L. A. (2000), "Cross-border Planning and Cooperation", en Ganster, P. (ed.), *The U.S.-Mexican Border Environment: A Road Map to 2020*, Southwest Center for Environmental Policy (SWERP) & IRSC, San Diego, pp. 139-161.
- Hinfray, N. (2007), "Les processus de construction des territoires transfrontaliers en Europe: éléments d'analyse". *Mosella*, núm. 32(1-4), Université de Lorraine, Metz, pp. 79-95.
- Hirschberg, V.A. (2011), "Economic Development and Planning in Reynosa since 1990", *Ongoing Studies in Rio Grande Valley History*, núm. 10, Texas Center for Border and Transnational Studies, Brownsville, pp. 301-358.
- Jacquot, H. et G. Marcou (eds.; 1998), *L'urbanisme transfrontalier: Droit et pratiques*, L'Harmattan, Paris.
- Masser, I. and R. Williams (1986), *Learning from Other Countries: The Cross-National Dimension in Urban Policy*, Geo Books, Norwich.
- Mendoza, J. (1999), "El Instituto Municipal de Planeación en Matamoros", *Ciudades*, núm. 42, Red Nacional de Investigación Urbana, Puebla, pp. 57-60.
- Merriam, D. (2004), *The complete guide to zoning*, McGraw-Hill, Columbus.
- Murphy, A. B. (2008), "Rethinking multi-level governance in a changing European Union: why metageography and territoriality matter", *GeoJournal*, no. 72, Springer, Berlin, pp. 7-18.

- Oliveras, X. (2014), "La acción transfronteriza de los gobiernos locales en un contexto de endurecimiento fronterizo y crisis económica. El caso de la región Tamaulipas-Texas", *Carta Económica Regional*, núm. 113, Universidad de Guadalajara, Zapopan, pp. 13-35.
- Palomares, H. (2003), *Crecimiento, estructuración y planeación intraurbana en ciudades intermedias del noreste de México*, El Colegio de la Frontera Norte, Tijuana.
- Pani, M., J. L. Cuevas y D. García Ramos (1960), "Plano Regulador de la H. Ciudad de Matamoros", *Arquitectura México*, núm. 70, México, pp. 62-82.
- Péguy, C. P. (2001), *Espace, temps, complexité: vers une métagéographie*, Balin, Paris.
- Peña, S. (2002), "Land Use Planning on the U.S.-Mexico Border: A Comparison of the Legal Framework", *Journal of Borderlands Studies*, vol. 17, no. 1, Taylor & Francis, London, pp. 1-20.
- Peña, S. (2007), "Cross-Border Planning at the U.S.-Mexico Border: An Institutional Approach", *Journal of Borderlands Studies*, vol. 22, no. 1, Taylor & Francis, London, pp. 1-18.
- Peña, S. (2011), "Regímenes de planificación transfronteriza: México-Estados Unidos", *Región y Sociedad*, núm. 50, El Colegio de Sonora, Hermosillo, pp. 115-151.
- Pereña, M. (2006), "La cooperación transfronteriza desde la perspectiva teórica del neofuncionalismo. Los casos de Tamaulipas y Texas" en Gambril, M. y P. Ruiz (eds.), *Procesos de integración en las Américas*, Centro de Investigaciones sobre América del Norte, México, pp. 49-77.
- Ramos, J. M. (2004), *La gestión de la cooperación transfronteriza México-Estados Unidos en un marco de inseguridad global: problemas y desafíos*, Consejo Mexicano de Asuntos Internacionales, México.
- Renard, J. P. (2007), "Frontières et aménagement. Le point de vue du géographe", *Mosella*, vol. 22, no. 1-4, Université de Lorraine, Metz, pp. 7-16.
- Sandoval, E. (2008), "El espacio económico Monterrey-San Antonio: coyuntura histórica e integración regional", *Frontera Norte*, núm. 39, El Colegio de la Frontera Norte, Tijuana, pp. 69-99.
- Schmandt, J., I. Aguilar, N. Armstrong, L. Chapa *et al.* (2000), *Water and Sustainable Development in the Binational Lower Rio Grande/Río Bravo Basin*, Houston Advanced Research Center, Center for Global Studies, The Woodlands.
- Sosa, O. (2008), "Border Planning in the San Diego-Tijuana Region: Local Planning and National Policy", *Berkeley Planning Journal*, vol. 21, no. 1, University of California, Berkeley, pp. 169-185.
- Sparrow, G. (2001), "San Diego-Tijuana: Not quite a binational city or region", *GeoJournal*, no. 54, Springer, Berlin, pp. 73-83.
- Taylor, P. J. (2003), *World city network. A global urban analysis*, Routledge, London.
- Trillo, J. M. y R. Lois (2011), "La frontera como motivo de atracción: una breve mirada a las relaciones Galicia-Região Norte", *Geopolítica(s)*, vol. 2, núm. 1, Universidad Complutense de Madrid, España, pp. 109-134.
- Tunnell, J. W. y F. W. Judd (eds.; 2002), *The Laguna Madre of Texas and Tamaulipas*, Texas A&M University Press, College Station.
- Vázquez, M. T. (2001), "Mexico-US Bilateral Planning: Institutions, Planners and Communities", *European Planning Studies*, vol. 9, no. 5, Taylor & Francis, London, pp. 649-662.
- Velázquez, R. (2006), "La paradiplomacia mexicana: las relaciones exteriores de las entidades federativas", *Revista de Relaciones Internacionales de la UNAM*, núm. 96, UNAM, México, pp. 123-149.
- Yoder, M. S. (2009), "Las infraestructuras de transporte y la planeación urbana en la zona fronteriza México y Texas: el caso del desarrollo de tres puentes internacionales", en García, R. y J. A. Trujeque (coords.), *El noreste de México y Texas: asimetrías y convergencias territoriales en las relaciones transfronterizas*, El Colegio de la Frontera Norte, Porrúa, Tijuana, México, pp. 89-119.
- Zonneveld, W. (2005), "Expansive spatial planning: the new European transnational spatial visions", *European Planning Studies*, vol. 13, no. 1, Taylor & Francis, London, pp. 137-155.